

Bevor die Post verstaatlicht wurde

Die Post der Fischer 1675 – 1832

von Karl Kronig, Konservator am PTT-Museum, und Thomas Klöti, wissenschaftlicher Assistent an der Stadt- und Universitätsbibliothek Bern

Als das bernische Postunternehmen der Familie Fischer im Jahre 1675 gegründet wurde, war dies in Europa bereits keine grundlegende Neuerung mehr. Postalische Einrichtungen bestanden damals bereits in verschiedenen Staaten, z.B. in Frankreich und im Deutschen Reich, und in der Eidgenossenschaft sowie auf bernischem Gebiet existierten einfache Vorläuferorganisationen. Der bernische Staat verfügte neben eigenen Boten, sogenannten Ständesläufern und -reitern, auch über feste Botenlinien auf gewissen Hauptstrecken, die von Boten mit obrigkeitlicher Bewilligung betrieben wurden. Ein eigentliches, zusammenhängendes Postnetz existierte aber noch nicht. In dieser Situation anerkennen sich der Berner Patrizier Beat Fischer, ein Postunternehmen aufzubauen, das den Staat Bern besser in das europäische Kommunikationsnetz integrieren und ausserdem der Obrigkeit künftig keine Unkosten mehr verursachen sollte.

Die Gründung

Verschiedene Umstände führten um 1675 zu einer Ausgangslage, die eine Neuorganisation des Botenwesens zu einem eigentlichen, grossen Postunternehmen begünstigte. 1674 besetzte Frankreich die Franche-Comté, was Bern als Bedrohung empfand. Den Nachrichten aus Frankreich kam nun noch grössere Bedeutung zu. Regelmässige und zuverlässige Informationen aus dem Westen waren gefordert. Beides konnte die seit langem bestehende Botenorganisation «Lyoner Ordinari» nur bedingt gewährleisten. Die Nachrichten trafen nur einmal wöchentlich ein, und der Kurs war in Händen von Zürich und St. Gallen. Ausserdem führte das «Lyoner Ordinari» seit einigen Jahren nicht mehr über Bern, sondern über Aar-



Beat Fischer von Reichenbach (1641-1698), Pächter des Bernischen Postregals und Begründer der Fischerpost.

berg, so dass der Wunsch bestand, Bern wieder besser ins überregionale Postnetz zu integrieren. Dazu kam, dass sich die Obrigkeit Gedanken darüber machte, wie der Finanzhaushalt gesichert werden könnte. Der Botendienst durch die Ständesläufer kostete den Staat jährlich etwa 1000 Kronen und machte auch die Briefbeförderung für die privaten Benutzer kostspielig, während die St. Galler Kaufmannschaft mit ihrer Botenanstalt Gewinn erzielte und die Briefe erst noch günstiger beförderte. Kritik am bestehenden System durfte also erwarten, auf offene Ohren zu stossen.

Eine Möglichkeit, das Botenwesen eines Staates zu vereinheitlichen, bestand darin, dass die Obrigkeit das Postwesen – wie etwa auch das Münz- und Zollwesen oder den Salzhandel – zum Staatsregal erhob, d.h. zum alleinigen Recht der Obrigkeit. Damit wurde das Postwesen auf dem eigenen Hoheitsgebiet zum Monopol erklärt, um so einen dem Postbetrieb abträglichen Wettbewerb zu verhindern. Da die Staaten im 17. Jahrhundert oft noch kaum über

den Verwaltungsapparat verfügten, ein solches Regal selbst zu verwalten, war die Verpachtung eine geeignete Nutzungsform. Der Staat blieb Eigentümer des Monopols, übertrug aber die Ausführung unter bestimmten Bedingungen, z.B. gegen einen Pachtzins oder ein unentgeltliches Befördern der amtlichen Post, einem privaten Unternehmer. An Beispielen für diese Praxis fehlte es um 1675 nicht. 1597 hatte der deutsche Kaiser Rudolf II. das Postregal zum kaiserlichen Regal erklärt und dessen Verwaltung der Familie Taxis übertragen. Mit dem westfälischen Frieden von 1648 entstanden im Deutschen Reich neue Landeshoheiten, die ihrerseits die Regalien als Hoheitsrechte beanspruchten, so dass neben der Reichspost der Thurn und Taxis verschiedene Landesposten entstanden. Diese Entwicklung beeinflusste auch die Eidgenossenschaft. Regalähnliche Regelungen finden wir etwa 1610 in Zürich, wo die Kaufleute Hess gegen die unentgeltliche Beförderung der Regierungskorrespondenz ein Postamt

Der Begriff Post lässt sich sprachgeschichtlich auf den lateinischen Begriff «posita-statio» zurückführen, der im Altertum eine Pferdewechselstelle der römischen Staatspost «cursus publicus» bezeichnete. Was heisst aber Post im neuzeitlichen Sinn? Nicht jegliche Nachrichtenübermittlung kann als Post bezeichnet werden. Als wichtigste Erkennungsmerkmale der Post gelten die Regelmässigkeit der Übermittlung (Kurse mit festen Abgangs- und Ankunftszeiten) sowie die allgemeine Zugänglichkeit der Dienstleistungen gegen feste Gebühren. Bedingungen, die im Altertum und im Mittelalter nicht erfüllt waren.

einrichteten, das 1662 schliesslich dem Kaufmännischen Direktorium Zürich übertragen wurde. Auch Schaffhausen, das 1652 seinem Bürger Niklaus Klingenfuss eine Postkonzession erteilte, nahm mit der Verleihung eines Patents sein Regalrecht wahr. Es besteht denn auch die Vermutung, der Schaffhauser Postmeister Klingenfuss, der rege Beziehungen zur Familie Fischer unterhielt, habe Beat Fischer auf die Idee gebracht, das Berner Postregal in Pacht zu nehmen.

Gerade Bern als grösster eidgenössischer Ort bot gute Voraussetzungen für ein einträgliches Postmonopol, waren die zu erzielenden Gewinne doch in erster Linie von der Länge der Transportwege auf eigenem Hoheitsgebiet abhängig. Wohlwissend um diese Verhältnisse, reichte der Berner Patrizier Beat Fischer Anfang 1675 eine anonyme Denkschrift an die Berner Obrigkeit ein, in der die Errichtung eines Berner Postregals angeregt wurde. Beat Fischer war damals 34 Jahre alt, seit zwei Jahren Mitglied des Grossen Rates und seit einem Jahr Deutschseckelschreiber, eine Vertrauensstellung, die dem jungen, aufstrebenden Patrizier Einblick gewährte in die Geschäfte des Kleinen Rates, der eigentlichen Regierung der Stadt und Republik Bern.

Getreide als Starthilfe

Beat Fischer schlug in seiner Denkschrift der Berner Obrigkeit vor, das brachliegende Postregal zu nutzen, wie das andere Staaten ebenfalls täten. Damit könne das Postweser verbessert und verbilligt werden. Er appellierte gekonnt an das kaufmännische Gewissen der Obrigkeit, indem er auf den Gewinn verwies, der bisher regelmässig ausser Landes floss, und vorrechnete, welche Unkosten das Botenwesen dem Staat verursachte. Er anerbote sich, die Post – gegen einen bestimmten Zins – in Pacht zu nehmen, künftig alle Posttransporte über die Hauptstadt zu leiten sowie die Briefe von und nach Deutschland und Frankreich statt bisher einmal künftig zweimal wöchentlich abgehen und ankommen zu lassen. Anfang 1675 wurde das Ansinnen dem Täglichen Rat mitgeteilt und eine Kommission beauftragt, ein Gutachten zu verfas-

sen und abzuklären, ob noch weitere Parteien am Postregal interessiert seien. Das Geschäft – gemäss Wunsch in Fischers Denkschrift wurde das Ansinnen vom Täglichen Rat geheimgehalten – blieb während Monaten hängig, und Konkurrenten im engsten Kreis der Berner Obrigkeit schienen nicht vorhanden gewesen zu sein. Laut Vertrag vom 21. Juli 1675 verpachtete die Obrigkeit das Regalrecht des Post- und Botenwesens auf 25 Jahre an «Beat Fischer und Consorten», ohne aber diese Teilhaber – von denen auch später nichts bekannt wurde – genauer zu umschreiben. Man liess ihm beim Aufbau der Postorganisation weitgehend freie Hand und schützte sein Unternehmen, indem allen anderen der gewerbsmässige Brieftransport verboten wurde. Dem Unternehmer wurde bei einer neuen Hinleiheung des Postregals der Vorzug eingeräumt, wenn der Vertrag zur Zufriedenheit erfüllt worden sei. Von einem Pachtzins war nicht mehr die Rede, im Gegenteil: Beat Fischer erhielt während den ersten drei Jahren eine beträchtliche Menge Getreide als Starthilfe aus den bernischen Kornhäusern. Die Obrigkeit verlangte dafür eine Verdoppelung der Postkurse, wie sie Beat Fischer in seiner Denkschrift selbst anerbote hatte. Ausserdem war der Postpächter verpflichtet, der Obrigkeit zweimal wöchentlich die neusten Nachrichten aus Deutschland und Frankreich zu liefern, was zur Gründung von Zeitungen führte. Damit war die Grundlage für das Fischersche Postunternehmen gelegt, auch wenn die Durchsetzung des Postregals sowohl im Innern wie auch gegen die anderen eidgenössischen Stände, vorab Zürich und den zugewandten Ort St. Gallen, einigen Widerstand erwarten liess.

Sofort ging Beat Fischer daran, das Postunternehmen zu organisieren. Als erstes verschaffte er sich die Transiterlaubnis durch Freiburg (Route nach Genf und Frankreich) und Solothurn (Route nach Schaffhausen, Zürich und Deutschland), ausserdem verständigte er sich mit dem Schaffhauser Postmeister Niklaus Klingenfuss, der umgehend einen zweimal wöchentlichen Postkurs nach Deutschland einführte. Die geheimgehaltenen geplanten

Änderungen im bernischen Postwesen wurden im September 1675 zuerst der Berner Öffentlichkeit und wenig später den benachbarten Ständen angekündigt. Gleichzeitig wurden Postkurse nach Schaffhausen (mit Anschluss nach Zürich und St. Gallen), Basel, Genf, Neuenburg und Luzern bekanntgegeben. Im selben Monat erhielten alle Berner Amtleute den Befehl, auf Anfang Oktober die bisherigen Fussboten abzuschaffen und nur noch die Fischerpost zu benützen. Sowohl der Genfer Bote Hans Trachsel und der Basler Bote Conrad Habold, wie auch die anderen Boten übten vorerst ihre Tätigkeit weiter aus, obwohl ihnen angeboten worden war, bei der Fischerpost in Dienst zu treten. Amtliche Vorladungen waren nötig, um dem Postregal Nachachtung zu verschaffen.

Nicht alle bernischen Nachbarn reagierten zustimmend auf die Verkündung des Postregals. Genf forderte als Gegenleistung für ein Fischersches Postbüro in der Stadt den freien Durchgang über bernisches Gebiet für Genfer Kaufleute und Boten, was mühsame Verhandlungen nach sich zog. Der heftigste Widerstand kam aber, wie zu erwarten war, von Zürich und St. Gallen, deren traditionsreiches «Lyoner Ordinari», das 1669 bereits von der Strecke Genf-Lyon verdrängt wurde, nun gänzlich in Frage gestellt war. Man versuchte zu retten, was zu retten war, indem nur noch das Transitrecht beansprucht wurde und auf Berner Gebiet Briefe weder aufgenommen noch abgegeben werden sollten. Damit war nun aber Beat Fischer und mit ihm die Berner Obrigkeit gar nicht einverstanden, denn gerade die Transitbriefe von und nach Deutschland und Frankreich versprachen die grössten Einkünfte. Eine darauf einberufene Konferenz zwischen Zürcher und Berner Abgesandten brachte keine Annäherung der Positionen. Um dem Berner Postregal mehr Nachdruck zu verleihen, entschloss sich der Kleine Rat doch noch, den Vertrag mit Beat Fischer vor den Grossen Rat zu bringen. Dieser beschwerte sich zwar, erst jetzt beigezogen worden zu sein, bestätigte den Vertrag aber trotzdem. Die Situation spitzte sich zu.



Postkutsche im Gewitter.

Erlasse verboten bei Strafe, dem «Lyoner Ordinari» weiterhin Briefe zu übergeben, ausserdem wurden Boten aufgehalten und deren Briefe konfisziert. Es ging soweit, dass Ende 1676 sogar eine hochkarätige Zürcher Gesandtschaft nach Bern geschickt wurde. Obwohl auch diese Mission vorerst scheiterte, bahnte sich Anfang 1677 endlich eine Verständigung zwischen Beat Fischer und der Zürcher Kaufmannschaft an. Am 12. Februar 1677 traf man sich neuerdings, diesmal in Aarau. Die dort ausgehandelte Lösung sah vor, dass Beat Fischer Zürich und St. Gallen die Strecke Bern-Solothurn-Aarburg-Aarau-Lenzburg-Zürich überliess, er stimmte also einer Einschränkung des Regalrechts zu. Dafür blieb ihm die Strecke Bern-Genf, womit wenigstens der Transit der Zürcher und St. Galler Boten unterbunden war. Das bernische Postregal machte sofort Schule, nun verboten nämlich die Zürcher ihrerseits den St. Gallern den Transit und zwangen diese, ihre Boten nur noch bis Zürich verkehren zu lassen. Mit dem Vertrag von Aarau waren die dringendsten Probleme mit den äusseren Widersachern einstweilen geregelt. Inzwischen war die Berner Obrigkeit bemüht, das im Postpachtvertrag von 1675 begründete Postwesen auch betrieblich zu regeln. Das zu diesem Zweck erlassene Postreglement vom 23. Juni 1677 legte vor allem das Porto der

Briefe, Pakete und Wertsendungen fest. Ein besonderer Abschnitt regelte die Rechtssprechung in Postangelegenheiten, ausserdem war dem Reglement ein Postkursplan beigelegt, der sich weitgehend mit den 1675 von der Fischerpost angekündigten Kursen deckte. Wohl auf Betreiben der Obrigkeit waren zusätzlich zwei wöchentlich verkehrende Botenverbindungen von Bern über Murten nach Avenches und über Burgdorf und Wynigen nach Langenthal aufgenommen worden. Damit waren fürs erste die Grundlagen für ein geregeltes Postwesen gegeben.

Der Aufbau

Obwohl das Postnetz noch nicht das ganze Territorium erschloss — es fehlte weiterhin eine regelmässige Postverbindung nach Thun und ins Berner Oberland — kehrte gegen Ende der 1670er Jahre Ruhe in das Fischersche Postwesen ein. Beat Fischer hatte die lukrativen Poststrassen auf bernischem Gebiet weitgehend unter Kontrolle; mit dem langfristigen Pachtvertrag waren sie auf Jahre hinaus gesichert. Andere Aufgaben rückten vorübergehend ins Zentrum seiner Aufmerksamkeit. 1680 war ein sehr erfolgreiches Jahr für Beat Fischer. Seine patrizische Laufbahn erreichte mit dem Amtsantritt als Landvogt von Wangen an der Aare einen weiteren Höhepunkt.

Im gleichen Jahr erhob ihn der deutsche Kaiser Leopold I. für seine Verdienste um die Förderung der Postverbindungen zwischen dem Deutschen Reich und Spanien in den erblichen Reichsritterstand. Aber selbst während seiner Landvogtszeit beschäftigte sich Beat Fischer mit Ausbauplänen für sein Postunternehmen. Sein Interesse richtete sich vermehrt auf internationale Poststrassen. 1682 trafen sich der Basler Postmeister Socin und der französische Postmeister von Strassburg auf dem Landvogtschloss in Wangen, um den Briefverkehr zwischen dem Elsass und Lyon zu regeln. Mit Basel einigte sich Fischer 1683 darauf, dass die Post zwischen den beiden Postverwaltungen in Balsthal übergeben und das Porto davon halbiert werden solle. Kaum war die sechsjährige Landvogtszeit vorbei, stürzte sich Beat Fischer mit neuem Elan in die Postgeschäfte. 1692 schloss Beat Fischer einen Vertrag mit dem Turiner Postamt und organisierte einen Post- und Messageriekurs über den Grosse St. Bernhard, den er aber nicht durch eigene Kuriere betrieb, sondern Anfang 1693 dem Genfer Bürger Jean-Marc Pasteur übertrug. Pasteur hatte die Route Lausanne — Aosta auf eigene Kosten zu betreiben, wofür ihm Fischer vierteljährlich 1200 Kronen vergütete. Um seinen Transitskurs rentabler zu gestalten, baute Fischer sein Einzugsgebiet systematisch aus. In einem nächsten Schritt ging es ihm um die Sicherung der Briefe aus Paris und dem nördlichen Frankreich, die über Pontarlier und Neuenburg liefen und bisher durch die französische Post befördert wurden.

1695 gelang es ihm, auch das Postregal des Fürstentums Neuenburg und Valangin zu übernehmen. Dem Erfolg im Westen stand das noch ungelöste Problem Gotthard entgegen. Für kurze Zeit sah das Gotthardgeschäft für Beat Fischer hoffnungsvoll aus. Als im Sommer 1696 Frankreich die Sicherheit der Turiner Poststrasse bedrohte, kam es wenigstens vorübergehend doch noch zu einer zürcherisch-bernischen Gotthardpost. Als Beat Fischer am 23. März 1698 unerwartet starb, war die Fischerpost am Gotthard aber schon nicht mehr präsent. Im selben Jahr rundeten noch zwei

weitere Verträge das Lebenswerk Beat Fischers ab. Einerseits der Postpachtvertrag mit Freiburg vom 26. April 1698, anderseits wurde der Fischerpost Ende 1698 das Transitmonopol durch das Wallis erteilt, das die wichtigen Übergänge Grosser St. Bernhard und Simplon sicherte.

Beat Fischer hinterliess seinen drei Söhnen, die er vor seinem Tod bereits in die Postgeschäfte eingeführt hatte, ein zukunftsträchtiges Postunternehmen. Als problematisch erwies sich nur der Ablauf des bernischen Postpachtvertrages im Jahre 1700.

Das 18. Jahrhundert

Kurz nach dem Tode Beat Fischers verlängerte die Berner Obrigkeit den Postpachtvertrag mit den Fischern um zwei Jahre bis 1702, unter Hinweis auf die von Beat Fischer geleisteten Dienste. Die drei Söhne Beat Rudolf, Friedrich Heinrich und Samuel Fischer übernahmen gemeinsam die Leitung des Postunternehmens. Bereits 1702 mussten sich die neuen Pächter um eine Erneuerung des Postpachtvertrages bewerben. Zwar konnten sie sich auf eine im ersten Pachtvertrag verankerte Bevorzugung gegenüber Neubewerbern verlassen, allein Gefahr drohte von einer anderen Seite. 1695 war das welsche Zollwesen nicht mehr verpachtet, sondern verstaatlicht worden. Der Regiebetrieb brachte dem Staate Bern deutlich höhere Einnahmen, wieso sollte dasselbe nicht auch für das Postwesen gelten? Tatsächlich erhielten die Fischer die Post nicht wie bisher in Pacht. Es wurde ihnen bei Gewinnbeteiligung der Postbetrieb unter der Aufsicht einer obrigkeitlichen Direktion belassen. Es war zwar kein Regiebetrieb entstanden, aber man versuchte die Postunternehmer, mit denen ein Akkordvertrag geschlossen wurde, besser zu kontrollieren. Die Berechnung des an den Staat abzuliefernden Gewinnanteils erwies sich aber, da sich die Fischer nicht in die Bücher blicken liessen, als so konfliktträchtig, dass man nach wenigen Jahren zum Postpachtsystem mit einem festen Pachtzins übergang. Die Wahl der Postpächter fiel 1708 auf die drei Söhne Beat Fischers, mit denen, gegen einen

jährlichen Pachtzins von 9000 Kronen, auf zehn Jahre ein neuer Pachtvertrag abgeschlossen wurde. Bei über Jahrzehnte gleichbleibendem Pachtzins wurden nach 1718 der Familie Fischer die Pachtverträge 1733, 1748 und 1763 immer wieder um 15 Jahre verlängert.

Mit viel Elan machten sich die Söhne des Postgründers ans Werk. 1705 wurden sie für kurze Zeit sogar österreichische Postmeister in Schaffhausen, und von 1709 bis 1715 amtierten sie als Oberlandpostmeister von Württemberg. Beides blieben aber kurze Episoden. Eine dauerhafte Regelung musste einmal mehr mit Zürich und St. Gallen gefunden werden. Diese hatten aus Protest gegen die hohen Taxen 1702 einen neuen Botenritt Zürich–Genf eingerichtet, der durch den Jura führte und das bernische Gebiet gänzlich umging. 1708 setzte man neue Tarife fest und einigte sich auf Aarau als neue Übergabestelle zwischen den Postämtern Bern und Zürich. Die Fischerpost, die in Württemberg auch Postwagenkurse betrieb, drang darauf, vermehrt auch Paket- und Wertsendungen mit der Post zu befördern. 1711 war für kurze Zeit eine Landkutsche zwischen Bern und Basel unterwegs, und im gleichen Jahr wurde ein Messagerie-Botenritt zwischen Genf und Schaffhausen eingerichtet. Diesen Aktivitäten Anfang des Jahr-

hunderts folgte eine eher schwierige Phase für die Postunternehmer. Nachfolgeprobleme mit minderjährigen Postpachtteilhabern und stagnierende Einnahmen in der ersten Hälfte des 18. Jahrhunderts bei gleichzeitiger Vermehrung der Anzahl der Pächter führte verschiedentlich zu Krisen innerhalb der Postpächterfamilie. In besondere Schwierigkeiten geriet dabei Beat Fischer (1703-1764), der viel Wert auf Repräsentation legte und neben dem Ausbau des Schlosses Reichenbach auch noch Schloss und Hofgut Gümligen erstellen liess. Beat Fischer, der vorübergehend die Postgeschäfte geleitet hatte, konnte von seinen Mitpächtern vor dem Konkurs bewahrt werden, musste aber sowohl Schloss Reichenbach – an einen Mitpächter – als auch Schloss Gümligen verkaufen. Trotz dieser Schwierigkeiten wurde 1735 eine posttechnische Neuerung Tatsache. In diesem Jahr schloss nämlich die Fischerpost mit einem Zürcher Fuhrhalter einen Vertrag über einen Postwagenkurs zwischen Bern und Zürich ab. Es war der erste schweizerische Postwagenkurs, der Bestand haben sollte, und dies trotz mangelnder Rendite bis in die 1750er Jahre.

Das Postunternehmen befand sich in einer gesicherten Position. Die Pachtverträge mit Solothurn, Neuenburg und Freiburg wurden regelmässig verlängert, genauso die wichtigen Transitpachtverträge mit dem Wallis und Luzern. Ausserdem entwickelten sich auch die Erträge in der 2. Hälfte des 18. Jahrhunderts erfreulich. Gerade dieser Umstand sollte aber auf die Dauer die Kritik an der Fischerschen Postpacht schüren. 1773 reichten die Postpächter ihr Gesuch um die Erneuerung des 1778 auslaufenden Pachtvertrages ein. Erstmals seit 1731 wurde von der Obrigkeit wieder eine Buchprüfung angeordnet, dabei ergaben sich grosse Differenzen bei der Berechnung des Gewinnes. Die Folge war eine Verdoppelung des bisherigen Pachtzinses von 9000 auf 18 000 Kronen. Zwar erhielten die Herren Fischer die Post wieder in Pacht, aber auch die Idee einer Verstaatlichung manifestierte sich neuerdings. Ähnliches wiederholte sich 1791/93 vor Unterzeichnung des Pachtvertrages.



Schiffscheibe, einen Postreiter mit Posthorn darstellend; die Legende nennt «Samuel Übersax, Post Reüter und Rössli-wirt zu Hermiswil und Barbara Marti sein Ehgemahl. 1763.»



Bekanntmachung vom 19. März 1734, gerichtet an die Gelegenheitsboten («Stümpel-Botten»), die der Fischerpost Postsendungen entzogen.

Diesmal fand die Kritik in Johann Friedrich von Ryhiners «Bericht über das Postwesen in Helvetien» ihren Ausdruck. Von Ryhiner, Mitglied der obrigkeitlichen Postkommission, untersuchte die Postorganisation aufs gründlichste und kam wiederum auf ganz andere Ertragszahlen für das Berner Postregal, als sie von den Postpächtern deklariert wurden. Ausserdem formulierte er grundsätzliche Kritik am gewinnorientierten Postnetz, das die flächendeckende Versorgung des ganzen Hoheitsgebietes vernachlässigte. Nochmals konnten die Postpächter ihre Position gegen die Verstaatlichungsidee durchsetzen, indem sie sich mit einem höheren Pachtzins, der neu auf 30 000 Kronen festgelegt wurde, einverstanden erklärten. Gegen Ende des 18. Jahrhunderts, vor dem Zusammenbruch des Ancien Régimes, präsentierte sich das Postunternehmen der Fischer weiterhin als vitales und gewinnträchtiges Geschäft, auch wenn es vermehrter Kritik ausgesetzt war.

Das Ende der Fischerpost

Die Idee der Verstaatlichung und der Vereinheitlichung des Postwesens erhielt mit der Proklamation der helvetischen Republik im Jahre 1798 einen deutlichen Aufschwung. Vorgesehen war ein in fünf Postkreise

aufgeteiltes Postwesen mit einer Zentralverwaltung. Aber bereits die Übernahmeverhandlungen und Entschädigungskosten überforderten die helvetische Zentralregierung, so dass auch die Fischersche Post ihren Betrieb weiterhin aufrechterhalten konnte, den Pachtzins aber den helvetischen Behörden abzuliefern hatte.

Als 1803 Napoleon mit der Mediationsakte dem Zentralstaat ein Ende machte und den Kantonen ihre Souveränität zurückgab, ging auch das Postregal wieder in deren Kompetenz über. Damit kam Bewegung in das Vertragsgefüge der Fischerpost. Der bernische Postpachtvertrag von 1793 blieb bis 1808 in Kraft. Wegen der grossen Gebietsverluste musste die Berner Obrigkeit den Pachtzins aber von 30 000 auf 12 000 Kronen reduzieren. Mit Solothurn und Freiburg konnten die Herren Fischer 1803 und 1804 neue Pachtverträge abschliessen. Gleichzeitig verloren sie aber die Posthoheit über die ehemaligen bernischen Gebiete in den neuen Kantonen Waadt und Aargau, die beide die kantonale Postregie einführten. Auch in Neuenburg verlor die Fischerpost 1806 das Postwesen. Es fand aber nicht ein kontinuierlicher Niedergang der Fischerpost statt. Den Postpächtern, denen das bernische Postregal 1808 erneut für zwölf Jahre verliehen

wurde, gelang es immer wieder, ihr Postgebiet zu erweitern. So erhielten sie von 1814 bis 1815 im Wallis und von 1815 bis 1830 in Genf die Post in Pacht, ausserdem besaßen sie zumindest zeitweise Transitverträge mit Unterwalden und Uri. Auch das bernische Postgebiet sollte sich im Gefolge des Wiener Kongresses (1815) nochmals ausdehnen, indem die ehemaligen Gebiete des Fürstbistums Basel im Jura bernisch wurde. Schliesslich erhielten die Fischer 1820 das Berner Postregal ein zehntes Mal in Pacht, diesmal zum erhöhten Pachtzins von 19 500 Kronen. In der Zeit nach 1815 war ein deutlicher wirtschaftlicher Aufschwung zu verzeichnen, der sich auch in steigenden Posteinnahmen niederschlug. Um so härter traf die Postherren der Niedergang der alten aristokratischen Ordnung, die seit 1803 wieder an der Macht war. Nach der Juli-Revolution von 1830 in Frankreich ergriff die demokratische Regeneration auch die Stadt und Republik Bern. 1831 wurde die alte Regierung gestürzt, und die neue liberale Regierung war nicht gewillt, das Postwesen den Exponenten des Ancien Régimes – der Postpächter Emanuel Friedrich Fischer war letzter Schultheiss des alten Berns – weiterhin zu überlassen. Am 1. August 1832 beendete die Berner Regierung die über 150 Jahre dauernde Fischerpost-Ära. Die Herren Fischer strengten einen Prozess an, der ihnen nach langwierigen Verhandlungen eine Entschädigungssumme von 48 000 Kronen einbrachte. Die Berner Kantonalpost wurde aber als Regiebetrieb geführt, bis Anfang 1849 die Eidgenössische Post Tatsache wurde.

Organisation und Betrieb

Das bernische Postamt

Das Postunternehmen der Fischer umfasste das eigentliche bernische Postamt und dazu als separate Einrichtung den Mailänder Kurier. Das bernische Postamt bestand einerseits aus den sogenannten Inneren Posten, die die Poststellen auf bernischem Hoheitsgebiet und in den gemeinen Herrschaften sowie die Grenzbüros Luzern, Biel, La Neuveville und Genf umfassten, andererseits aus den Äusseren Posten, die

aus den drei Ständen Freiburg, Solothurn und Neuenburg gebildet wurden, die den Fischer ihr Postregal verpachtet hatten.

Das Hauptbüro des bernischen Postamtes, also des ganzen Postunternehmens mit Ausnahme des Mailänder Kuriers, hatte seinen Sitz in Bern und verwaltete die Hauptkasse, in die die Einkünfte des gesamten bernischen Postamtes flossen und aus der alle Ausgaben bestritten wurden. Die Postpächter versuchten wiederholt, möglichst viele Ausgaben den Inneren Posten zu belasten, die für die Pachtzinsfestlegung des Berner Postregals massgebend waren, während die Einnahmen möglichst den Äusseren Posten zugerechnet wurden, die nicht unter das Berner Postregal fielen. Dasselbe galt für den Mailänder Kurier, der nicht unter das Berner Postregal fiel und dessen Abrechnung mit dem Sardinischen Postamt über das Postbüro in Genf erfolgte.

Die Aufsicht und die Organisation

Zur Aufsicht über das Postamt setzte die Obrigkeit die Kombinierte Kammer ein, die aus Vennerkammer, Postkommission und Kommittierten bestand. Diese Kammer erarbeitete jeweils die Grundlagen für die Erneuerung der Postpachtverträge. Die ständige Aufsicht über das Postwesen übte die 1708 gebildete Postkommission aus, die ausserdem als erstinstanzliches Postgericht amtierte. Die anfänglich vierköpfige Postkommission wurde 1722 auf sechs und später auf acht Mitglieder ausgebaut, wovon keines in verwandtschaftlichen Beziehungen zu den Postpächtern stehen durfte. Wichtige Entscheide wurden vom Kleinen Rat gefällt, letzte Instanz war der Grosse Rat.

An der Spitze des Postamtes selbst standen die Postpächter aus der Familie Fischer. Die Zahl der Teilhaber schwankte bei der Pachtvertragerneuerung im 18. Jahrhundert zwischen drei und zehn, wobei die Anteile an der Postpacht nicht alle gleich gross sein mussten. Bei den Vertragserneuerungen von 1808 und 1820 betrug die Zahl der Teilhaber sogar 23 bzw. 19. Die Oberaufsicht wurde vierteljährlich einem Quartalsdirektor aus den Reihen der



Hauptbüro der Fischerpost an der Hormansgasse (Heute Postgasse 64 und 66) in Bern, um 1830.

Postpächter übertragen. Ausserdem wurden für wichtige Geschäfte Sitzungen aller Teilhaber einberufen, 1764 zweimal monatlich und 1774 dann bereits einmal wöchentlich.

Schon der Postgründer Beat Fischer schloss Verträge mit Unterpächtern ab, die für ihn gewisse Postrouten betrieben. Vor allem die Messageriekurse und später die Postwagenkurse, also die betrieblich aufwendigeren und wohl weniger rentablen Postkurse, verpachteten die Fischer gerne weiter. Noch 1793 ging die Obrigkeit davon aus, dass die Postpächter sich nur wenige eigene Pferde hielten und keine Postfuhrwerke auf eigene Rechnung betrieben. Dazu schlossen sie Verträge mit Kleinunternehmern ab, die für einen Pauschalpreis die Postaufträge durchzuführen hatten. Auf diese Art konnten die Investitionen und das Risiko der Postunternehmer niedrig gehalten werden, was auch darin zum Ausdruck kam, dass ein Grossteil der Postkuriere die Pferde gegen eine feste Summe selbst anzuschaffen und zu unterhalten hatte.

Gegen Ende des 18. Jahrhunderts bestanden auf dem Gebiet der Inneren Posten etwas über dreissig Postbüros, daneben eine ganze Reihe Postablagen sowie Boten, die nicht nur Briefe austrugen, sondern auch einsammelten. Die Postbüros, die je nach Grösse des Ortes und der Bedeutung für den Postverkehr von

einem oder mehreren Angestellten besorgt wurden, waren dem Hauptbüro in Bern zu quartalsweiser Abrechnung verpflichtet. Das Postamt Freiburg wurde noch 1773 von einem einzigen Beamten und die Stadt und Umgebung von zwei Briefträgern bedient. Kleinere Poststellen dagegen wurden gegen eine feste Entschädigung im Nebenerwerb betrieben, wozu sich Wirte und Krämer, die an günstiger Lage einen Betrieb mit regelmässigen Öffnungszeiten führten, besonders eigneten.

Der Postalltag

Am besten informiert sind wir über den Postalltag im Berner Hauptbüro im späten 18. Jahrhundert. Das Hauptbüro war zweigeteilt in das Grosse Büro, die Zentrale der Fischerpost, und das im gleichen Gebäude untergebrachte Kleine oder städtische Büro, das der Postversorgung der Stadt Bern diente. Verantwortlich für den Betrieb in beiden Büros war der Postbuchhalter, auch Cheffkommis genannt. Neben der Führung der verschiedenen Rechnungsbücher hatte er auch den Versammlungen der Postherren beizuwohnen und die Beschlüsse zu protokollieren. Es dürfte sich dabei um die anspruchvollste Position im ganzen Postunternehmen gehandelt haben. Sein Lohn bewegte sich

gegen Ende des 18. Jahrhunderts um rund 650 Kronen jährlich. Die Einkünfte der einzelnen Teilhaber an der Postpacht dürften sich zur gleichen Zeit zwischen 1000 und 5000 Kronen jährlich bewegt haben, während ein gewöhnlicher Kommiss kaum 300 Kronen verdiente. Für die Arbeit im Grossen Büro sollen 1765 insgesamt vier Angestellte nötig gewesen sein. Die Arbeit umfasste neben dem Führen der Rechnungsbücher, die Abfertigung der Postkurse, das Taxieren und Einschreiben der Postsendungen.

Um 1790 war die Belegschaft bereits angewachsen. Im Grossen Büro besorgten fünf Kommiss und zusätzlich der Postbuchhalter den Dienst, während im Kleinen Büro zwei Kommiss angestellt waren. Bei Ankunft der Postkuriere waren alle Postkommiss und Kontrolleure zugegen, damit die Sendungen sogleich taxiert und verteilt werden konnten. Die Briefe für Bern wurden ins Kleine Büro gebracht, die übrigen für den nächsten Kurs bereitgehalten. Eingeschriebene Sendungen wurden von einem Kommiss des Grossen Büros kontrolliert und eingetragen. Zur Abrechnung mit dem Kleinen Büro wurden die Zahlen auf einer Tafel festgehalten, die erst gelöscht wurde, wenn die Tagesabrechnung kontrolliert war. Die Kontrolle wurde nicht während der Posteingänge und -abgänge, sondern erst danach durchgeführt. Die gewöhnlichen Kommiss waren hauptsächlich für die Taxierung der Briefe und die Annahme von Postsendungen zuständig. Besonders das gegenseitige Verrechnen der Postsendungen zwischen den Postbüros und den verschiedenen Postverwaltungen war sehr aufwendig. Jeder Postsendung musste ein Begleitschein mitgegeben und deren Empfang bestätigt werden.

Die Tarife

Die Festlegung des bernischen Posttarifs wurde nicht den Postpächtern überlassen, sondern wurde durch die Obrigkeit beschlossen, wobei auf die Interessen des Staates (Abgabe), der Postpächter (Gewinn) und der Postkunden Rücksicht genommen werden musste. Eine Normierung des Postgutes erfolgte über die Festsetzung von Gewichtstarifen. Ver-

1773 beschäftigte das Fischer-sche Postunternehmen 67 Bedienstete (Kommiss), 8 Briefträger, 18 Boten und 19 Kuriere. Es unterhielt 47 Pferde sowie 4 Kutschen mit weiteren 22 Pferden. 1788 gab es auf dem Gebiet des Kantons Bern 214 Hauptbüros und 80 Ablageorte. Das Streckennetz der Postverbindungen betrug 1791 208 Bernstunden (1098 km). Auf der Hin- und Rückreise legten diese Kurse wöchentlich 6546 km zurück.

siegelte Briefe und seit 1708 auch Warensendungen bis zu 50 Pfund Gewicht wurden dem Postregal unterstellt. Die Entfernung floss ebenfalls in die Taxberechnung ein, doch nahm man es dabei in der alten Eidgenossenschaft nicht so genau. Nur die Berner Fischerpost hatte einen distanzabhängigen Zonentarif aufgestellt und verwirklichte damit ein einheitliches Taxsystem über den gesamten Postbezirk.

Als Grundlage für den gesamten Tarif diente der einfache Brief. Von diesem wurde der Tarif für Brief- und Wertsendungen, für den Waren- und Personentransport abgeleitet. Noch gab es keine Briefmarken. Der Brief wurde meistens nicht vom Absender, sondern vom Empfänger bezahlt. Dies vereinfachte die Rechnungsführung des Postamtes. Das Postamt bzw. die rechnungsführenden Postbüros verkauften die Briefe den benachbarten Postämtern, aber auch den Boten, die ihrerseits die vorgängige Taxierung mit ihrem

eigenen Anteil beim Empfänger einzuziehen hatten.

Für einen einfachen Brief von Bern nach Zürich, Luzern, Basel, Genf oder Neuenburg bezahlte man einen Batzen (= 4 Kreuzer). Die Hälfte war zu entrichten, wenn der Bestimmungsort nicht mehr als «den vierten theil wegs von einem Haupt-Orth» entfernt lag. Im 18. Jahrhundert galt die distanzabhängige Regel, dass die Taxe auf dem Gebiet des Standes Bern bis zu fünf Bernstunden (1 Bernstunde = 5,2789 km) 2 Kreuzer und darüber 4 Kreuzer betrug. Für Nichtpostorte wurde eine Zustellgebühr von 2 Kreuzern festgelegt. Während des ganzen 18. Jahrhunderts und zu Beginn des 19. Jahrhunderts bestanden ungefähr die gleichen Taxen. Der Tarif nach Solothurn und Freiburg betrug 2 Kreuzer, nach Luzern, Basel und Genf 4 Kreuzer sowie nach Zürich und Schaffhausen 6 Kreuzer. Die zusätzlichen Auslagen für Briefe aus dem Ausland betrugen zum Beispiel für Paris 13 Kreuzer.

Durch die stetige Geldentwertung traf faktisch eine Verbilligung der Taxen ein, die durch die mengenmässige Zunahme der Postsendungen ermöglicht wurde.

Ab 1735 wurden die bisherigen Packpferd- und Maultierkolonnen durch bespannte, wöchentlich kursierende Landkutschen ersetzt, die auf den Hauptstrecken Waren und auch Reisende führten. 1743 bezahlte man für eine Kutschenreise von Bern nach Genf, die drei Tage dauerte, 12½ alte Franken.

Mit der weiteren Zunahme des Rei-



Strassenszene. Wirtschaft zum Bären und Baumwollmanufaktur in Hellmühle (Wildeggen), um 1800.

severkehrs deckten die langsamen und schweren Landkutschen auch die gesteigerten Ansprüche der Reisenden nicht mehr ab. Die Landkutschen wurden nach 1778 allmählich durch die schnelleren und bequemereren Diligencen abgelöst. Die Taxe betrug 8 Batzen pro Person und Bernstunde. Bei jeder Pferdewechselstation wurden dem Postillion 4 Kreuzer bezahlt. Reisegepäck bis zum Gewicht von 30 Pfund wurde kostenlos mitgeführt. Eine Reise von Bern nach Genf dauerte in der Dilligence nur noch 19½ Stunden. Die Postkutsche legte pro Stunde, Pferdewechselhalte inbegriffen, einen Weg von zirka 7½ km zurück und war damit um einen Drittel rascher als zu Fuss.

1793 wurde der Postkutschentarif erstmals in das Postreglement integriert. Die Fahrpreise betrugen für Basel und Brugg je 12 alte Franken sowie für Genf 18 alte Franken und 2 Sols (4 Kreuzer).

Nach 1820 wurden die Postverbindungen laufend ausgebaut, da die Bedürfnisse der aufstrebenden Wirtschaft stiegen. Ab 1832 betrieb der bernische Staat das Postwesen in eigener Regie. Der anfängliche Postwagenpark betrug 41 Fahrzeuge.

Geldsendungen per Post wurden mit dem Begriff «Group» bezeichnet. Es handelte sich dabei um versiegelte Pakete oder um Schachteln mit Gold und Silbermünzen, die nicht dem Postregal unterstanden. Der Vorteil der Postbeförderung lag im günstigen Tarif und in der damit verbundenen Verantwortlichkeit. Für Distanzen bis zu fünf Bernstunden bezahlte man, bei Beförderung mit der Dilligence, für Gold 0,125 und für Silber 0,25 Prozent Porto. Mit der Landkutsche halbierte sich dieser Ansatz. Im Falle eines Schadens musste die Post den Beweis führen, dass alle Verteidigungsmittel fruchtlos angewandt wurden und der Kurier «verwundet oder tot auf dem Platz liegen geblieben», ehe sie sich der Verantwortung entziehen konnte.

Die damalige Verkehrstechnik

Das Postwesen war arbeitsteilig organisiert. Der Posttransport erfolgte zu Fuss, zu Pferd oder in Fahrzeugen und erforderte das



Zur Kennzeichnung ihrer Postkutschen verwendeten die Postverwaltungen schön verzierte Wagenschilder.

Zusammenwirken einer Vielzahl von Personen. Der Einsatz der verschiedenen Transportmittel war bedingt durch das Transportgut, das Verkehrsaufkommen, die Strassenverhältnisse sowie die sich ändernden Reisegewohnheiten. Die Kutschenreise konnte sich erst allmählich gegenüber dem Reisen zu Pferd durchsetzen.

Fussboten wurden in Gegenden mit schlechten Strassen oder mit wenig Postsendungen eingesetzt. Reitende Kuriere wurden gebraucht, «wo die Strassen es zugeben, und die Korrespondenz hinreicht, die Kosten zu bestreiten». Postkutschen benötigten vortreffliche Strassen sowie einen Strassenunterhalt, damit «Die Post immer schnell zufahren kann». Der bernische Strassenbau schuf die Voraussetzungen für den Einsatz der Postkutschen. Um die Unkosten zu bestreiten, war zudem ein grosses Verkehrsaufkommen notwendig, welches am Ende des 18. Jahrhunderts erst auf einigen Haupttrouten zwischen den Städten vorhanden war.

Die arbeitsteilige Postbeförderung erforderte zeitliche Abstimmung der vorkommenden Arbeiten, was wiederum Pünktlichkeit bedingte. Bereits im ersten bernischen Postreglement von 1677 finden sich festgelegte Ankunfts- und Abgangszeiten. Diese wurden jeweils in Kursplänen zusammengestellt. Um die schnelle Beförderung der Postsendungen zu gewährleisten, muss-

ten schlechte Strassen ausgebessert, geschlossene Stadttore geöffnet und Zollformalitäten abgebaut werden. Die Kuriere waren Tag und Nacht unterwegs. Da die Stadttore des Nachts stets geschlossen wurden, waren Spezialregelungen zu treffen. Die Zollgebühr für Waren nach dem Welschland wurde, gemäss dem bernischen Posttarif, bereits bei der Aufgabe der Postsendung in den Postbüros erhoben. Dem freien Lauf der Post standen damit keine wesentlichen Hindernisse mehr im Wege.

Wegbegleiter

Zu den Wegbegleitern der Poststrassen gehörten Meilensteine, Gasthöfe, Stallungen und Signalisationen. Entlang den Poststrassen wurden die Distanzen mit Stundensteinen angezeigt. Auf der Strassenkarte von Pierre Bel (1783, 1788) sind für die Routen von Bern nach Genf, Zürich und Zurzach insgesamt 56 Stundensteine verzeichnet. Gemessen wurde die Entfernung zum Zeitglockenturm in der Stadt Bern. Stundensteine standen damit auch in den Gebieten von Freiburg, Genf und Zürich, im Unteren Freiamt und in der Grafschaft Baden.

Für die Etappen des Postverkehrs und der Pferdewechsel waren zuverlässige Wirtshäuser erforderlich, die oft als Postablagen dienten. Um den zahlreichen Postknechten ein bekömmliches Getränk abgeben zu können, wurde dem Postgründer Beat Fischer in Reichenbach bei Zollikofen 1688 eine Bierbraubewilligung erteilt. Beat Fischer war zudem Besitzer des Gasthauses «Zur Tanne» und der Zapfenwirtschaft in Lotzwil. Ansonsten besaßen die Postpächter keine eigenen Gaststätten.

Zur Ausstellung im PTT-Museum (siehe unseren speziellen Beitrag in dieser Ausgabe) erschien eine knapp 100seitige, reich illustrierte Publikation, die im PTT-Museum zum Preis von Fr. 12.-bezogen werden kann.